

GIOVANNI PARILLO

(c.s.)

Grazie, Presidente on. Calarco, anche per aver rispettato puntualmente il tempo assegnato. Passerei la parola all'ing. Sciarone, quale esperto dei trasporti e già noto per aver partecipato a precedenti incontri annuali del CUST. Prego.

GIUSEPPE SCIARRONE

(Esperto di trasporti)

Ringrazio il prof. Fanara dell'invito che anche quest'anno mi ha voluto fare, forse perché ero membro del comitato scientifico degli *advisor* che tre anni fa hanno lavorato per il Governo sulla fattibilità di questo progetto sul Ponte.

Non mi piace discutere di cose che sono già state decise. E' siccome il primo agosto il CIPE ha deciso che l'opera si farà, credo che adesso bisogna lavorare, piuttosto che continuare a discutere. Mi sono chiesto allora che contributo potevo dare a questa riunione e allora ho pensato che forse potrebbe essere utile andare a rileggere il lavoro che, come *advisor*, avevamo fatto tre anni fa per vedere se, dopo tre anni, le conclusioni reggono alla prova degli avvenimenti di questi tre anni. Soprattutto si tratta di vedere se i risultati finanziari che sono stati prospettati dal dott. Granati sono possibili e che cosa bisogna fare perché quei risultati siano effettivamente possibili.

Purtroppo non ho avuto modo di leggere il piano industriale che è stato fatto dalla Società del Ponte, quindi mi riferisco al documento di tre anni fa, scusandomi se questo comporta qualche approssimazione. Credo però che la sostanza non possa essere modificata. E allora quel 50% di finanziamento che deve essere a carico del mercato, sostanzialmente, derivava dal seguente ragionamento: il traffico è destinato a crescere, il livello di servizio, sia viaggiatori che merci, a seguito della costruzione del Ponte, è destinato ad aumentare, quindi, noi facciamo pagare questo aumento del livello di servizio a questo traffico crescente. Questa semplice formula dava una copertura del 50% circa dei costi di costruzione del Ponte. Questo ragionamento regge, ma quale precauzione la società di gestione deve prendere per evitare che ci siano poi dei rischi?

Faccio qualche brevissima considerazione, una relativa al traffico viaggiatori e l'altra relativa al traffico merci. Traffico viaggiatori: bisogna guardare a due realtà di mercato, una è quella del trasporto aereo e l'altra è quella dell'autonoleggio.

Ora, entrambi questi mercati stanno cambiando rapidamente e vanno verso prezzi al mercato nettamente più bassi del passato, anche nettamente più bassi di quelli che avevamo nel mercato del 2000, quando fu fatto quel lavoro. A fronte di quest'andamento del mercato viaggiatori, l'analisi finanziaria prevedeva un aumento dei costi di attraversamento, sia da parte delle automobili, sia da parte dei viaggiatori del treno. In sintesi, io credo che pochi rischi si corrano per quanto riguarda le previsioni di traffico automobilistico, mentre parecchi rischi si corrano per quanto riguarda le previsioni di traffico ferroviario di viaggiatori, in quanto un aumento dei prezzi del traffico ferroviario, dell'ordine del 30% per le carrozze viaggiatori rispetto al costo attuale, a fronte di alternative di trasporto, quali l'aereo o l'aereo più autonoleggio, comporta dei rischi ai quali bisogna guardare con attenzione.

Seconda considerazione sul trasporto merci, e qui – a mio modo di vedere – i rischi sono ancora maggiori, perché il cambiamento che sta avvenendo nel trasporto merci è molto più radicale che non nel trasporto viaggiatori, ed è caratterizzato sostanzialmente da due novità. La prima è la forte alternativa che il trasporto marittimo rappresenta rispetto al trasporto terrestre: mi riferisco alle autostrade del mare e queste hanno, nelle relazioni con la Sicilia, i collegamenti in cui possano espletare la maggiore efficacia. Seconda novità. Il trasporto ferroviario oramai è un mercato liberalizzato, vige un regime di concorrenza ed in un mercato che si muove in questa direzione è difficile pensare a prezzi che aumentano, tanto più se si tiene conto anche della concorrenza del trasporto marittimo.

In sintesi, credo che la previsione fatta, di raddoppiare il numero dei treni merci da qui ai prossimi trent'anni nel periodo della concessione, sia una cosa che vada monitorata attentamente. Oggi si è parlato molto di monitoraggio: bisogna monitorare attentamente questi andamenti del traffico per mettere in piedi delle strategie

alternative. Quindi, per un verso, vedo questi due fattori di rischio, per altro verso vedo in quelle previsioni una sottovalutazione del ruolo che può avere questa infrastruttura al servizio della mobilità locale. È chiaro che, per come oggi sono disegnate Messina, Villa e Reggio Calabria, il Ponte non rappresenta, in termini di tempi di trasporto, un'alternativa fortemente conveniente per chi si sposta fra queste località. Io credo però che una realtà così forte come il Ponte ridisegni la geografia del territorio intorno a questa infrastruttura e quindi non nel breve, ma nel medio e nel lungo periodo, si crei un nuovo assetto del territorio, tale da dare a questo Ponte una funzione di grande rilievo al servizio della mobilità interna dell'area metropolitana integrata Messina-Villa-Reggio Calabria.

In sintesi, queste sono le considerazioni che faccio. Non bisogna neanche preoccuparsi molto, perché la più grande rete infrastrutturale che c'è in Italia, che è quella delle autostrade, è nata con scopi che erano completamente diversi da quelli che si sono effettivamente verificati. Era nata per il trasporto viaggiatori di lunga percorrenza, mentre oggi la rete autostradale porta trasporto merci e trasporto viaggiatori locale. E' noto a tutti che la percorrenza media del traffico leggero sulle autostrade non raggiunge i 100 km. Quindi, si era partiti da un piano completamente diverso, poi se ne è realizzato un altro, ma il tutto ha tenuto molto bene.

In conclusione, le previsioni che sono state fatte nei piani finanziari del Ponte vanno ad inserirsi in uno scenario trasportistico che sta mutando molto rapidamente. Sarà necessario che la Società di gestione del Ponte adatti, nel tempo, le proprie strategie altrettanto rapidamente, in modo da assolvere a quelle funzioni che il mercato chiederà. Grazie.

GIOVANNI PARILLO

(c.s.)

L'ing. Sciarrone, pur richiamando, per una riflessione critica, alcuni significativi dati che sono stati assunti a base del Piano Generale di Trasporti, non mi sembra che abbia negato la funzione fortemente attiva sull'economia, in generale, e sul territorio interessato, in particolare, di un'opera quale quella del Ponte sullo Stretto.

Credo anche che per una migliore valutazione occorra tener presenti le profonde modificazioni intervenute negli ultimi anni sulle correnti di traffico. Perciò inviterei il dott. Orlandi, amministratore delegato della SINPORT, a dedicare qualche riflessione a questo aspetto.